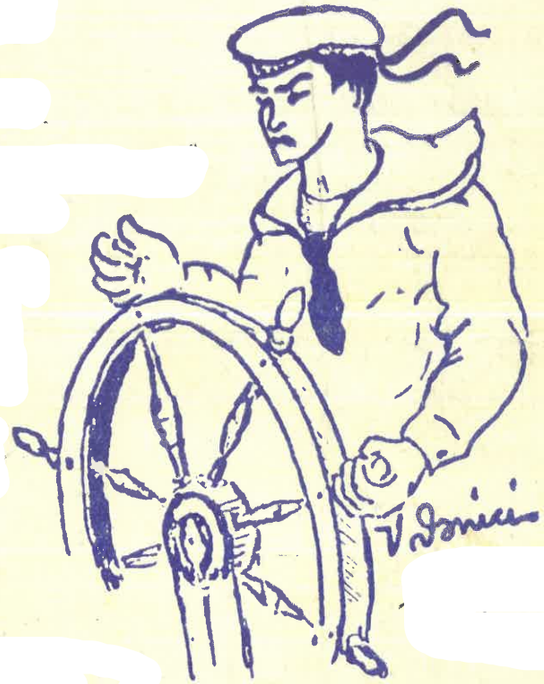


Filatelia obișnuiește, pe amatorii acestei pasiuni deosebite, cu disciplina unei educații și instruiri permanente din toate domeniile de activitate.

Filatelia tematică dă posibilitatea întocmirii unor exponate din cele mai interesante și atractive.

Întocmiți-vă un exponat cu temă marină și veți avea o satisfacție deosebită.

Festivalul național

„CÎNTAREA ROMÂNIEI"

MARINA

REFLECTATA IN FILATELIA ROMANEASCA

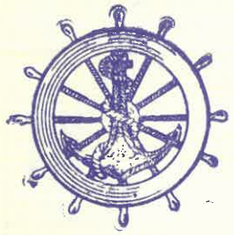
FILIALA A.F.R. CONSTANȚA

1977

CENTENARUL INDEPENDENȚEI DE STAT A ROMÂNIEI

SLAVĂ ETERNĂ EROILOR

OMAGIU
glorioșilor marinari
DE PE DUNĂRE
de la
CALAFAT
și
MĂCIN
1877 – 1878



MARINA
REFLECTATĂ ÎN FILATELIA ROMANEASCA

Tradițiile marinărești ale poporului român sînt vechi și bogate. Încă din cele mai îndepărtate timpuri, a existat o intensă activitate de navigație și comerț la gurile Dunării, cît și pe întreg cursul ei. Oamenii de pe meleagurile patriei noastre au folosit Dunărea și Marea Neagră pentru a stabili legături comerciale și de prietenie cu popoarele vecine avîntîndu-se cu curaj pe Marea Mediterană. Plute, bărci cu rame, șăici, corăbii cu pînze se avîntau tot mai departe pe ape, ducînd în lume bogățiile materiale și spirituale ale arcului carpatic.

Cronicile spun că bărbații acelor vremuri, curajoși și viteji, au folosit, dintotdeauna, cu multă pricepere meșteșugul marinăresc.

Începutul navigației la poporul român se pierde în negura vremurilor trecute. Lucrările unor istorici din antichitate, urmele materiale evidențiate de săpăturile arheologice, amintesc despre permanenta preocupare pentru navigație a oamenilor din bazinul dunărean și de la gurile Dunării.

Primele documente despre fluviul Dunărea le avem încă din secolul VIII—VII î.e.n., cînd grecii și romanii îl numeau Istros (Ister) și Danubius.

Pliniu cel Bătrîn (24—79 e.n.) — istoric, filolog și literat roman — arăta că în secolul VII—VI î.e.n. la Pontul Euxin, apăruseră peste 90 de orașe-porturi, dintre care trebuie să

amintim pe Histria (redat pe mărcile poștale 176*, din 1940 și 2941,

din 1970), Callatis (1993, din 1960)

și Tomis (1990, din 1960).

*) *Nr. crt. al mărcii din Catalogul mărcilor poștale românești — ediția 1974.*

Aceste porturi cetăţi erau adevărate centre ale comerţului şi navigaţiei care au avut puternice influenţe asupra băştinaşilor.

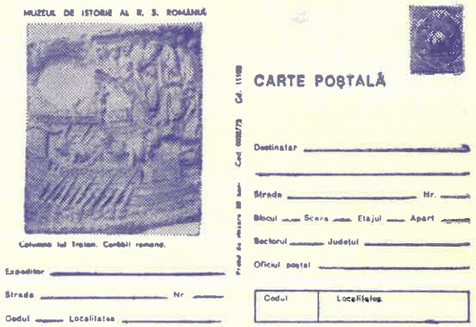
În anul 514 î.e.n., Darius (522—486 î.e.n.), a folosit, în timpul campaniei împotriva sciţilor ambarcaţiunile localnicilor pentru trecerea rapidă a Dunării. De asemenea, Alexandru Macedon (356—323 î.e.n.), şi-a trecut, în anul 335 î.e.n., vestita falangă şi cavaleria macedoneană peste Dunăre, folosind luntrele localnicilor. Pentru trecerea Dunării — scria Arrianus Flavius (c. 95—c. 175) — om politic şi istoric grec — că Darius „porunci să se adune de prin ţinut cît mai multe bărci ce se găseau acolo din belşug, deoarece locuitorii de-a lungul Istrului se folosesc de ele la pescuit, ori pentru a trece unii la alţii şi chiar pentru a face... piraterie".

Corăbierii şi luntraşii, efectuau transporturi şi pe rîurile mai mici.

Plutăritul a fost o preocupare de seamă a strămoşilor noştri, aceasta permiţîndu-le să coboare cu uşurinţă lemnul crescut în creştetul Carpaţilor pînă la şantierele navale dunărene. Această veche îndeletnicire este redată pe marca de 1,20 lei (1566), din 1955.

Activitatea de navigaţie pe Dunăbius şi pe Pontul Euxin creşte mult ca intensitate după ce romanii îşi întind graniţele la Nord, ocupînd Scytia Minor. Romanii ocupă cetăţile-porturi, le dezvoltă, asigurînd pentru multe secole o adevărată înflorire a navigaţiei lîngă ţărmurile Pontului Euxin.

Pentru cucerirea Daciei, prin campaniile militare din 101—102 şi 105—106, Traian, dislocă la Drobeta renumita flotă Classis Flavia



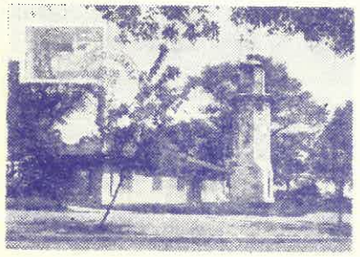
Moesica. Cartea poştală cod 0052/75, reproduce o scenă de pe Columna lui Traian din Roma, în ilustraţia căreia este redată o corabie romană din această flotă.

După cucerirea Daciei, alături de ambarcaţiunile simple şi uşoare ale localnicilor, romanii aduc tipuri proprii de nave, mai mari şi mai încăpătoare, pentru a căra la Roma bogăţiile Daciei. În tot timpul şederii lor în Dacia, romanii au organizat pe Danubius şi la Pontul Euxin o flotă înfloritoare.

Anii grei ai migraţiunilor popoarelor reduc intensitatea navigaţiei, dar nu o întrerup în întregime. Astfel, la începutul secolului al XI-lea, documentele vremii precizează că Ahtum — voievod român din Banat, urmaşul lui Gelu — era în conflict cu regele Ungariei care-i percepea vamă pentru sarea transportată de supuşii lui pe Mureş. Poate că din această vreme sau ceva mai tîrziu datează şi monoxila (un exemplar aflat astăzi în Muzeul marinei române din Constanţa).

În anul 1200 genovezii prezenţi la Pancalia (Mangalia de azi) şi la Constanţiana (vechiul Tomis, Constanţa de azi), reînvie navigaţia de odinioară. Ei refac porturile, întăresc oraşele-cetăţi, construiesc faruri.

Pe faleza de la Cazinoul din Constanţa, puţin mai la nord, se află un far, care deşi nu este construit în acea epocă, are denumirea de Farul genovez. Este construit din piatră şi este declarat monument istoric. Datează din secolul al XVIII-lea.



Filatelistul cunoscător al mărcilor poştale româneşti descoperă cu uşurinţă în partea stîngă de jos, puţin înapoia statuii lui Ovidiu, în desenul mărcii poştale de 20 bani (1990) din emisiunea „Vederi de la mare", din 1960, silueta farului genovez.

La începutul secolului al XIII-lea, oraşele Galaţi şi Brăila erau menţionate ca porturi în care se desfăşura o intensă activitate marinărească.

Mircea cel Bătrîn, domn al Ţării Româneşti (1386—1418) — redat pe marca violetă de 1+1 leu (642), din 1938 — se intitula „domn pînă la marea cea mare". Organizînd lupte împotriva pericolului otoman, domnul muntean şi urmaşii săi au folosit mijloacele navale pentru transportul trupelor pe Dunăre sau pentru trecerea peste ea. Ambarcaţiunile folosite în timpul său se numeau „monoxile", erau lungi şi uşoare, construite prin scobire dintr-un singur trunchi de copac şi erau prevăzute cu mai multe rînduri de rame pentru a dezvolta o viteză mai mare de deplasare.

În anul 1396, aproape 1 500 de asemenea ambarcaţiuni, date de Mircea, au fost folosite pentru a transporta cavalerii francezi, germani şi englezi, sosiţi din partea lui Sigismund I de Luxemburg (1387—1437), regele Ungariei, în vederea trecerii Dunării pentru participarea la lupta de la Nicopole.

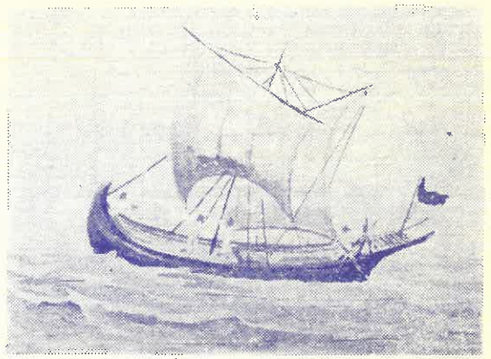
Ştefan cel Mare dădu o şi mai mare dezvoltare navigaţiei în timpul strălucitei lui domnii (1457—1504), poruncind să se construiască nave care să asigure o dezvoltare continuă a flotei sale cu care ducea acţiuni de luptă combinate cu operaţiunile de pe uscat.

Corăbiile lui Ştefan cel Mare au străbătut apele Mării Negre, cele ale Mării Egee, ajungînd pînă în Grecia. Aceasta l-a determinat pe domnitorul moldovean să poruncească, în anul 1474, să se înalţe, la mănăstirea Zograful de pe muntele Athos un far pentru orientarea corăbierilor. Pe faţada farului a fost înscris textul : „Io Ştefan voievod... domn al Ţării Moldovei... am zidit acest turn pentru corăbii în anul 6982 (1474)...".

După bătălia de la Vaslui (1475) — o scenă din această luptă este redată pe marca de 55 bani, din 1975 — Ștefan cel Mare scria principilor creștini : „... așa trebuie să faceți și voi, pe mare și pe uscat". Într-adevăr, după 1475, flota otomană atacă și jefuiește Caffa, puternica cetate din Crimeea, — cu care Ștefan cel Mare avea alianță, — aducînd mari prejudicii comerțului moldovenesc. Drept răspuns pînzarele domnitorului atacară flota otomană producîndu-i mare pagubă, pe cînd aceasta se întorcea cu o pradă bogată la Istanbul.

Confruntări navale cu otomanii au mai avut loc în 1484 cînd corăbierii moldoveni înfruntară viteșește flota otomano-tătară de aproape 350 de vase și, în 1485, cînd Ștefan cel Mare organiză o mare campanie pe uscat și pe apă.

Mărturii despre modul cum arăta un pînzar moldovenesc ne sînt păstrate prin pictura murală de la mănăstirea Suceviță — redată pe marca de 60 bani (2912), din seria „Fresce", 1969 — și de la biserica episcopală din Roman.



Pînzar moldovenesc — secolul XV.

Corăbiile lui Ștefan cel Mare erau construite din lemn avînd prova și pupa arcuite, mult mai înalte decît partea centrală, aveau 3 catarge și 5 vergi. Propulsia era asigurată de 5 vele dreptunghiulare repartizate două pe catargul din prova, două pe catargul din centru și una pe cel din pupa. Observările în timpul marșului se executau din gabie, care era fixată la catargul din centru.

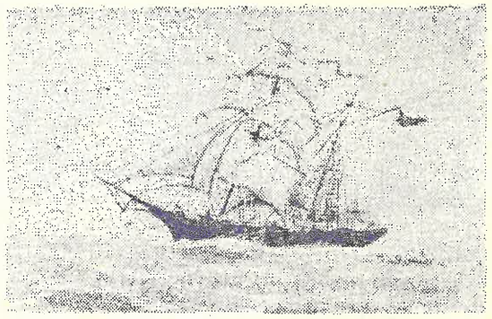
Dacă moldovenii au devenit vestiți prin pînzarele lor, cei din Țara Românească îi egalau prin șăicile lor — corăbii iuți, cu fundul plat, propulsate cu ajutorul velelor.

În lupta dusă de Mihai Viteazul împotriva Imperiului otoman, au fost folosite flotile de ambarcațiuni mai mari care acționau cu mare succes pe Dunăre sau pe Marea Neagră. Primele acțiuni ale voievodului muntean au fost îndreptate împotriva porturilor și cetăților otomane de la Dunăre. În ianuarie 1595 atacă Hîrșova, la 8 ianuarie — Silistra, în martie — Brăila, la 22 martie — Vidinul. Documentele spun că, la 27 iulie 1595, peste 7 000 de luptători munteni au trecut Dunărea folosind un mare număr de ambarcațiuni. În 1596, Mihai Viteazul a întreprins acțiuni în nordul Dobrogei și dădu o luptă la Babadag. Un cronicar turc scria că la acea acțiuni au participat „peste 200 de șăici ghiaure", care au fost pregătite de Mihai.

La atacul Vidinului și la Nicopole, în 1598, a participat flota de șăici a lui Mihai Viteazul. Un cronicar maghiar preciza că : „a trecut și Mihai Vodă Dunărea, după ce a gătit de mai înainte ca la o mie cinci sute de bărci". La 25 iulie 1599, domnul muntean a capturat de la otomani 3 galere, iar la 5 august 1599, un document intitulat „Scrisoare din Corfu", preciza că : „Mihai Vodă se afla pe Marea Neagră cu 200 de ambarcațiuni, avînd la bord cîte 200 oameni fiecare".

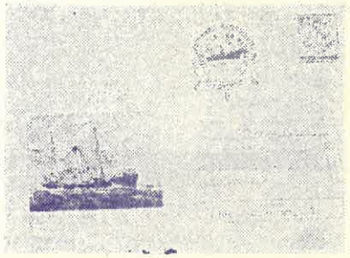
După înființarea raialelor de la Giurgiu, Turnu, Brăila și Chilia, și după închiderea strîmtorii Mării Negre de la Bosfor, începe o perioadă de stagnare a comerțului și transporturilor pe mare. Cu toate acestea, prezența navelor românești pe Dunăre continuă. În întreaga perioadă ce a urmat, s-a păstrat un sistem vamal propriu pînă în secolul al XIX-lea.

Pacea de la Adrianopol, 1829, aduce țărilor române libertatea de navigație pe Dunăre și pe Marea Neagră, iar în 1834 sub domnia lui Alexandru Ghica, între 1834—1842, în Țara Românească, se recunoștea dreptul Munteniei și Moldovei de a avea nave sub pavilion național. În același an, se construiește corabia „Mariță" — de 115 tone, cu 2 catarge și o velatură compusă din 8 vele trapezoidale și dreptunghiulare.

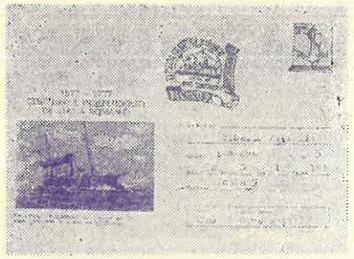


Corabia „Mariță" 1834.

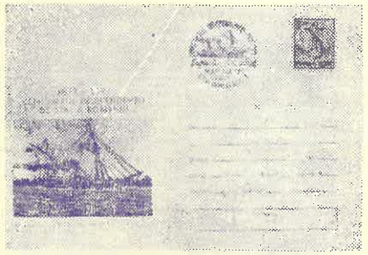
Cîțiva ani mai tîrziu, intră în serviciu bricul „Sf. Dumitru", apoi „Dacia" și corabia „Principele Alexandru", precum și „Ema", în 1843, „Natalia", în 1851 și „Ciocan", în 1861.



Prima navă românească cu aburi a fost remorcherul „România", care este apoi transformată în navă de luptă, fiind dotată cu două tunuri de 75 mm. Nava avea un deplasament de 130 tone, cu o lungime de 35 m și o lățime de 4,75 m, un pescaj de 0,95 m, viteza — 10 noduri. Această primă navă de război a țării noastre, intrată în serviciu la 2 august 1864, este redată pe plicul poștal cod 0080/77.



Bastimentul „Ştefan cel Mare“, navă de război, a fost construit la Şantierul naval din Linz — Austria, în 1867, şi lansat la apă în august 1868. Nava avea un deplasament de 352 tone, lungimea de 57 m şi lăţimea de 9 m, puterea motorului 570 CP, viteza — 13 noduri, armată cu 4 tunuri de 78 mm şi 2 tunuri de calibru mai mic. Acest bastiment este redat pe plicul poştal cod 0078/77.



Canoniera „Fulgerul“ — bastiment de război de tip maritim, a fost construită la şantierul naval din apropierea bazei navale de la Toulon — Franţa, în 1873. Nava avea o lungime de 25 m, o lăţime de 4,80 m, un pescaj de 1,30 m, viteza — 7 noduri, puterea motorului 100 CP. Ca armament avea un tun de 90 mm, înlocuit, ulterior, cu două tunuri de 57 mm cu tragere rapidă şi două mitraliere de 11,43 mm. Echipajul era format de 35 de oameni. La 21 iunie 1874, în portul Giurgiu, în prezenţa unor înalte personalităţi ale vremii, s-a oficiat venirea în ţară a navei şi încadrarea ei în marina militară a României. Este redată pe plicul poştal cod 0079/77.

Plicurile poştale ce redau navele „România“, „Ştefan cel Mare“ şi „Fulgerul“ au ca ilustraţie cîte o acuarelă de Valentin Donici din Constanţa, iar marca fixă de 30 bani, redă imaginea unei ancore. În stînga, deasupra ilustraţiei, este înscris textul : „1877—1977, Centenarul independenţei de stat a României“.

Remorcherul „România“, 1864.

Cu ocazia Expoziţiei interjudeţene de filatelie tematică „Marina 77“, din Constanţa, 22 aprilie — 10 mai 1977, organizată de Filiala Constanţa a Asociaţiei filateliştilor din Republica Socialistă România şi Muzeul marinei din Constanţa, dedicată Centenarului independenţei de stat a României, comitetul de organizare al expoziţiei a realizat, pentru aceste trei plicuri poştale, avînd ca desen silueta navelor prezentate mai sus, cîte o ştamplă specială, omologată de Poşta română.

Canoniera „Fulgerul“, 1873.

Bastimentul „Ştefan cel Mare“, 1868.

Şalupa torpiloare „Rîndunica“.

Tot în 1873, s-a construit în Anglia, şalupa torpiloare „Rîndunica“, care, alături de navele „România“, „Ştefan cel Mare“, „Fulgerul“ şi altele îşi va aduce contribuţia în lupta pentru cucerirea independenţei de stat a României, fiind considerată navă-erou ca urmare a acţiunii de pe braţul Măcin.

Prima marcă poştală românească ce redă o navă este marca de 6 lei (500) din emisiunea „Marina română“ — 50 de ani de la înfiinţare — 1931. Marca redă silueta navei-şcoală „Mircea“ intrată în serviciu la 12 august 1882. Această navă-şcoală, botezată cu numele primului domnitor român care s-a intitulat „domn pînă la Marea cea mare“, a fost o corabie cu pînze de tip bric, cu un mic tonaj, 300 tone. Avea două catarge, şi se putea deplasa cu o viteză de 13 noduri. Pentru manevre în port era prevăzută cu o maşină cu aburi. Echipajul nu depăşea 100 de oameni.

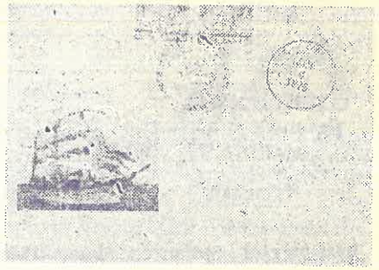
Nava mai apare şi pe marca poştală în valoare de 3+2 lei (607) din emisiunea „Prima expoziţie marinărească“, 1936.

În 1938, se comandă la Şantierul naval „Blohn und Voss“ din Hamburg, o nouă navă de tip bric cu un deplasament de 1.650 tone, cu trei catarge pe care sînt învergate 23 de vele ce totalizează o suprafaţă de 1 750 mp. Caracteristicile navei sînt : lungime — 84 m, lăţime — 12,5 m, pescaj — 5,2 m, viteza — 12 noduri cu maşinile în funcţiune şi 10 noduri cu vele, autonomia — 500 mile marine. La prova, sub bompres, are un galion (o sculptură în lemn) reprezentînd pe domnitorul Mircea cel Bătrîn (1386—1418). Nava a sosit în ţară în 1939, a fost denumită tot „Mircea“ şi se află şi azi în serviciu.

Noua navă-şcoală apare pe marca poştală de 5+5 lei (1206) din seria „Marina", 1948, în viziunea pictorului Dimitrie Ştiubei, care realizează şi macheta mărcii în valoare

de 1,55 lei (3270) din emisiunea „Uzuale marină", 1974, care redă silueta navei modernizate în 1966.

Nava-şcoală „Mircea" cu velele larg desfăşurate în vînt, este reprezentată şi pe cărţile poştale cod 327/67, 626/68, 730/69, 9/71, 698/71,



837/72, uniculori diferite, precum şi în policromie pe plicurile poştale cod 1336/73 şi 0218/74.

Marca de 10 lei (501) din emisiunea „Marina română", 1931, prezintă un monitor, navă de luptă pe Dunăre cu mare putere de foc, iar

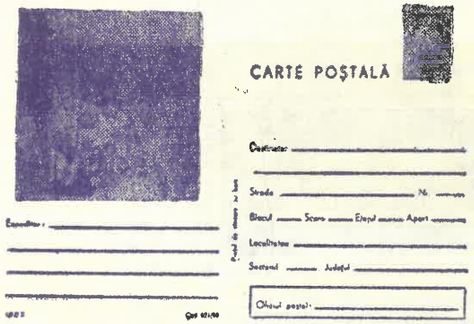
mărcile cu valoare de 16 lei (502) şi 20 lei (503), prezintă două nave maritime de luptă — un crucişător (navă cu tonaj mare, prevăzută, uneori cu cuirasă, dotată cu artilerie de ca-

libru mijlociu şi mare) şi un contratorpilor (navă de luptă, fără cuirasă — blindaj — dotată cu artilerie şi torpile, care, ulterior s-a numit distrugător).

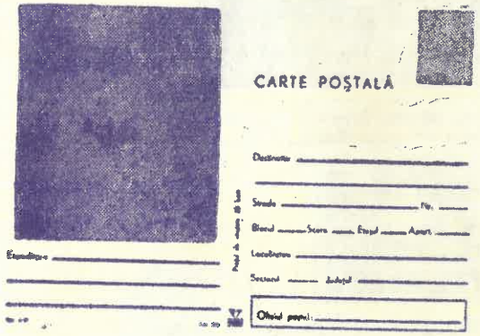
Un distrugător în largul mării apare pe marca de 1,75 lei (1742) din emisiunea „Ziua marinei", 1957.

O navă de luptă în planul doi şi un marinar de strajă la pavilion apare pe marca de 55 bani (1547) din emisiunea „Ziua marinei", 1954.

Submarinul „Delfinul" apare pe marca de 1+1 leu (606) din emisiunea „Prima expoziţie marinărească", 1936.



Un dragor de bază în plină acţiune apare pe cărţile poştale cod 4/71 şi 831/72. O altă carte poştală, fără cod, redă o navă modernă de luptă



purtătoare de rachete. Acest ultim tip de navă militară apare şi în de-

senul ştampilei ocazionale „Ziua marinei" — 3 august 1975 — Mangalia, realizată de Filiala A.F.R. Constanţa.

Diferite mărci și întreguri poștale redau, în mare măsură, și o serie de nave comerciale și aspecte din porturile românești.

Un aspect al portului Constanța este redat pe marca de 2 lei (438) din emisiunea „Dobrogea", 1928. Activi-

tatea portuară este ilustrată pe mărcile 1+1 leu (1221), 1948, 1,55 lei

(1966), „Uzuale", 1960, cît și pe marca de 35 bani (1991) din emisiunea

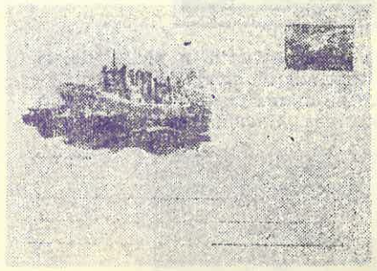
„Vederi de la mare", 1960. Farul genovez apare în planul doi al mărcii de 20 bani (1990), tot a emisiunii anterioare.

Vederi din portul Constanța sînt prezenatte și pe mai multe plicuri — fără cod — din 1960 și 1963, policolor, cu marca fixă reprezentînd un pescăruș în zbor sau ambarcațiuni sportive.

Prima marcă poștală ce prezintă o navă comercială de transport este

valoarea de 6+3 lei (603) din emisiunea „Prima expoziție marinărească", 1936, redă un cargobot, vapor ce a aparținut „Serviciului maritim român — „S.M.R.".

Marca de 8+8 lei (1207) din emisiunea „Marina", 1948, redă o navă fluvială de transport deplasîndu-se pe Dunăre.



În emisiunea „Marina", 1961, apar șase mărci poștale care redau diferite nave de transport ale marinei noastre comerciale — toate aceste șase nave apar și pe cîte un plic fără cod în 1971.

Marca de 20 bani (2062) reprezintă cargoul „Galați", prima navă de 4 400 tdw construită în 1960 de către Șantierul naval Galați. Experiența acumulată de decenii de constructorii navali gălățeni și-a spus cuvîntul. Construirea cargourilor de 4.400 tdw a marcat continuarea unei activități de construcții navale tradiționale care cunoaște de-a lungul anilor o continuă ascendență. În prezent, după mai bine de 80 de ani de experiență și existență, Șantierul naval Galați construiește nave de mare tonaj (15—20 000 tdw). Trebuie să precizăm că, în prezent, acest tonaj — deși este mare — apare modest față de tonajul navelor ce se construiesc în țara noastră — 55 000 și 150 000 tdw la Constanța — nave ca „Tomis", „Bocșa", „Bîrlad", respectiv, „Independența" — și de 45 000 tdw la Mangalia.

Marca de 1,75 lei (2067) redă cargoul maritim „Dobrogea" construit în R.S.F. Iugoslavia și intrat în serviciu în 1965.

Marca de 1 leu (2065) înfățișează nava maritimă „Arad" — cabotier de 1 017 tdw, construit de Șantierul naval Drobeta-Turnu Severin.

Marca de 1,55 lei (2066) reprezintă remorcherul „Nicolae Cristea".

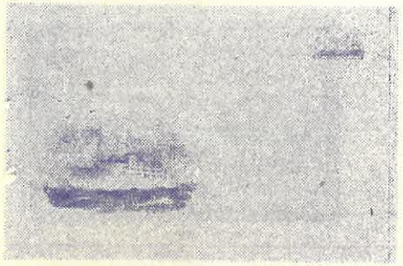
Marca de 1,35 lei (3267) din seria „Uzuale", 1974 înfățișează un remorcher fluvial împingător, trecînd pe sub podul rutier Giurgeni — Vadul Oii.

Marca de 55 bani (2064) din emisiunea „Marina", 1961, are ca obiect hidrobuzul „Tomis", o navă de mic tonaj construită pentru transporturi de agrement pe Marea Neagră, între Mamaia, Constanța, Eforie și Mangalia.

Mărcile de 40 bani (2063), 1961 și de 1,35 lei (2259) din emisiunea

„Mijloace de transport", 1963, reproduc nava fluvială de pasageri „Olteniţa".

Marca de 1,50 lei (3269) din seria „Uzuale", 1974, reprezintă un alt pasager fluvial — „Muntenia".

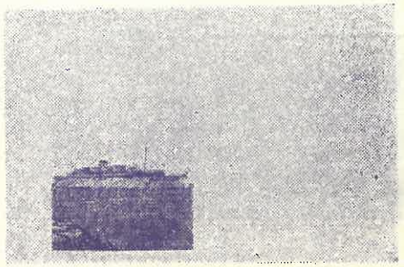


Motonava „Transilvania" — Lebăda Mării Negre — navă pentru lungi croaziere turistice, construită la Copenhaga, în 1930, este redată pe mai multe piese filatelice.

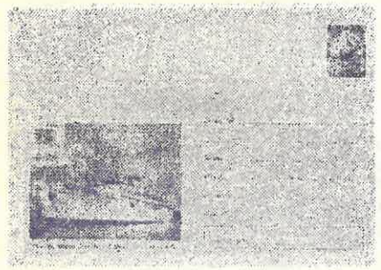
Marca de 10+10 lei (1208), 1948, de 3,25 lei (2751) format mare și mic

din seria „Uzuale", 1967 și de 1,75 lei din seria „Uzuale", 1974, repre-

zintă eleganta siluetă a navei „Transilvania", în diferite ipostaze.



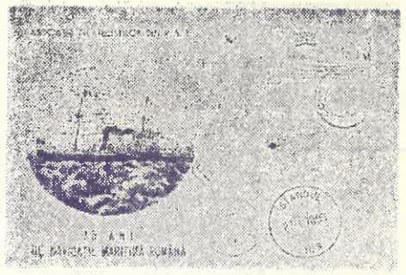
De asemenea, nava „Transilvania" este reprezentată și pe plicurile poștale cod 208, 396/65 și cod 1124/73.



Împlinirea a 75 de ani de activitate a instituției „Navigația fluvială română" („N.F.R.") și, respectiv, 70 de ani de activitatea a „Serviciului maritim român" („S.M.R."), este evidențiată, în 1965, prin cărțile poștale cod 398 și 400/65 și plicul cod 396/65.

Marca poștală de 55 bani (2965) apărută în 1970 a consemnat împlinirea a 75 de ani de navigație maritimă română de stat. Desenul mărcii reprezintă un cargou maritim de tip „Galați" — 4.400 tdw — și un pavilion care flutură în vînt cu inscripția „N.R." — însemnul caracteristic al navigației române.

Cu această ocazie, Comitetul executiv al A.F.R. a realizat un plic special în a cărui ilustrație apare una din navele care au inaugurat linia maritimă permanentă Sulina —



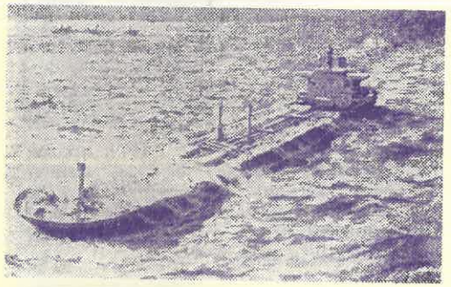
Constanța — Constantinopol, precum și o ștamplă specială alături de ștampilele poștale Constanța-port și Istanbul.

Din seria „Uzuale", 1974, marca în valoare de 1,45 lei (3268) înfățișează cargoul „Dîmboviţa" de 7 500 tdw, construit de Șantierul naval din Leningrad — U.R.S.S., intrat în serviciu în 1971.

Marca de 2,20 lei (3272) reprezintă mineralierul „Oltul" de 32 500 tdw, construit, în 1967, în Japonia, intrat în serviciu în același an.

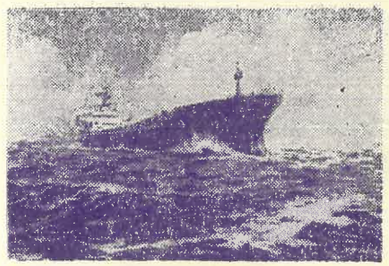
Marca de 3,65 lei (3273) reprezintă traulerul „Mureșul", aparținînd flotei de pescuit oceanic de la Tulcea.

Petrolierul „Argeş", una din cele mai mari nave existente în serviciu în 1974, apare pe marca de 4,70 lei (3274). A fost construit în Japonia şi are un deplasament de 44 800 tdw, o lungime de 190 m, o lăţime de 28,3 m şi un pescaj de 11,5 m, a devenit foarte curînd „mic" pe lîngă



Petrolierul de 150 000 tone „INDEPENDENŢA", 1977 — acuarelă de Dimitrie Ştiubei.

petrolierele „Dacia", „Muntenia", „Crişana" şi „Banat", intrate în serviciu în ultimul timp, care şi ele au devenit la rîndul lor „mici" pe lîngă petrolierul „Independenţa", în construcţie la Şantierul naval Constanţa.



Mineralierul „Tomis", 1975 — acuarelă de V. Donici.

Cu ocazia lansării la apă a primului mineralier de construcţie românească, de 55 000 tdw, „Tomis",

la 20 martie 1975, şi cu ocazia ieşirii lui din doc, la 29 aprilie 1975, Comitetul Filialei A.F.R. Constanţa a realizat cîte o ştampilă poştală specială, foarte sugestivă, prezentînd silueta marelui mineralier.

În încheiere vom mai aminti cîteva mărci, cărţi şi ştampile speciale legate de tematica marină.

Astfel, imaginea unui **muncitor portuar**, cu mîinile încrucişate, în prim-plan iar în planul doi siluete de marinari şi catarge de nave, este redată pe marca de 55 de bani (1658), din seria „50 de ani de la greva docherilor din Galaţi, 1906", apărută în 1956.

Marinari militari sînt redaţi pe mai multe mărci.

Marca de 55 de bani (1473), „Ziua armatei" 1952, redă trei ostaşi, între care unul este marinar.

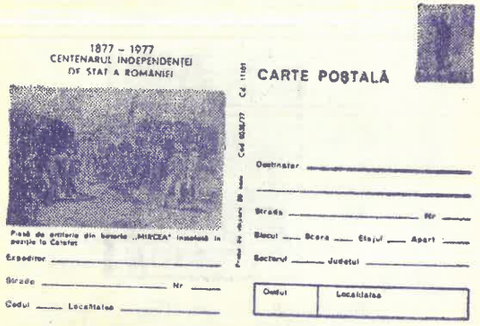
Marca în valoare de 1 leu (1875), din seria „Uzuale" 1955, redă imaginea unui marinar militar. La fel, a redat un marinar militar şi marca de 55 de bani (1547) din emisiunea „Ziua marinei" 1954, ce am prezentat-o în paginile anterioare.

Marca de 55 de bani (1822), din seria „Forţele armate ale R.P.R.", din 1958, redă monumentul ostaşilor români din faţa Academiei militare din Bucureşti, între cei trei ostaşi unul este marinar.

Marca de 1,75 lei (1824), din seria „Ziua forţelor armate ale R.P.R.", din 1958, redă un marinar militar ridicînd pe catarg drapelul Republicii.

Marca triptic de 40 de bani + vingetă + 55 de bani (1933, 1934), din seria „Victoria asupra fascismului — a 15-a aniversare", din 1960, redă pe marca de 40 de bani (1933) acelaşi monument, prezentat mai sus.

La fel, și marca de 55 de bani (2940), „A 25-a aniversare a victoriei asupra fascismului", din 1970, redă același monument.



Cartea poștală cod 0038/77, are ca ilustrație o piesă de artilerie din bateria „Mircea" instalată pe malul Dunării, la Calafat, în 1877 și servită de marinari militari din Flotila de Dunăre. Marca fixă de 30 de bani redă imaginea „Gornistului" după tabloul lui Nicolae Grigorescu.

Un marinar la timonă apare și în ilustrație plicului ocazional emis de Filiala A.F.R. Constanța pentru marcarea evenimentului deschiderii „Expoziției interjudețene de filatelie tematică „Marina '77", expoziție dedicată Centenarului independenței de stat a României.

Figura marinarului la timonă apare în prim-planul desenului, iar în planul doi, sus, în dreapta, în medalion este redată silueta bricului „Mircea", iar în stînga, tot în medalion, o ancoră. Plicul a fost francat cu marca de 1,55 lei (3270), din seria „Uzuale 1974", bricul „Mircea". Obliterarea s-a făcut cu ștampila specială a expoziției datată 22 aprilie 1977, ce are în mijloc o ancoră, emblema expoziției.

Un om de seamă român, Emil Racoviță (1868—1947), speolog, biolog, explorator al Antarcticei în anii 1897—1898, este redat pe marca de 55 de bani (1819), din seria „Emil Racoviță — 10 ani de la moarte", din 1957. Marca, pe lîngă portretul din tinerețe al savantului, mai redă harta Anatrcticei și nava „Belgica" cu care a efectuat călătoria la Polul Sud.

Un evocator al mării prin versuri nemuritoare, Mihail Eminescu, este redat pe multe mărci, amintim numai pe cea de 5 bani (2378), emisă în 1964, din seria „Aniversări culturale". Desenul redă în partea dreaptă, portretul din tinerețe al poetului, iar în partea stîngă, stejarul din Iași.

...„De-oi adormi curînd
În noaptea uitării,
Să mă duceți tăcînd
La maginea mării...

...Mai am un singur dor :
În liniștea serii
Să mă lăsați să mor
La marginea mării ;...

...În liniștea serii
Să mă-ngropați, pe cînd
Trec stoluri zburînd
La marginea mării...

...Iar cînd voi fi pămînt
În liniștea serii,
Săpați-mi un mormînt
La marginea mării"...

Multe peisaje marine au fost redate pe mărcile noastre. Le vom enumera.

Marca de 3 000+12 000 lei (1121), din seria „1 Mai — ziua muncii", din 1947, redă o mare liniștită pe suprafața ei bărci cu pînze, deasupra planează un avion și pescăruși.

Marca de 2,25 lei (1698), din seria „Poșta aeriană", 1956, redă marea și o plajă, deasupra un avion.

Marca de 1,75 lei (1749), Ovidiu — 2 000 de ani de la naștere — 1957, redă un întins de mare în spatele statuii din Constanța a poetului latin exilat la Tomis, Ovidiu — Publius Ovidius Naso (43 î.e.n. — 17 e.n.).

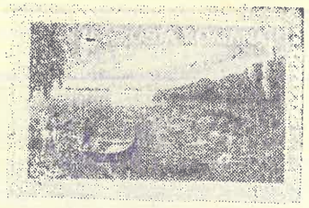
Marca de 20 de bani (1990), redă o parte de mare în dreptul portului Constanța.

Marca de 40 de bani (1992), redă o porțiune din mare în dreptul stațiunii Eforie, pe valuri o barcă cu pînze.

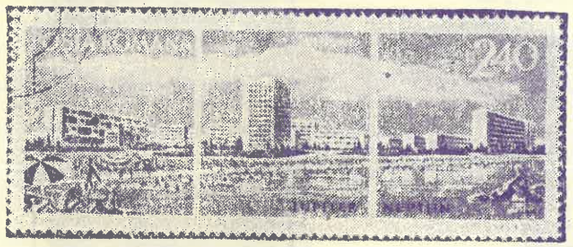
Marca de 1 leu (1994), redă o priveliște marină pe înserat, tot de la Eforie.

Marca de 1,60 lei (1995), redă marea în dreptul Eforiei, pe valuri o barcă cu pînze.

Cele patru mărci de mai sus fac parte din seria „Vederi de la mare" — 1960, litoralul.



Marca de 1 leu (3032), din seria „Turism", 1971, redă un peisaj din Delta Dunării în care apare o barcă în prim-plan și o navă fluvială de turism, în planul doi.



Marca de 2,40 lei (3034), din seria „Turism", 1971, redă marea în fața stațiunii Venus, Jupiter și Neptun din Mangalia Nord. Desenul mărcii este un triptic frumos realizat.

Alte peisaje legate de tema marină, de astă-dată de pe Dunăre, sînt redate pe mai multe mărci.

Marca de 1,35 lei (3131), redă sub podul de cale ferată „Inginer Anghel Saligny" de la Cernavodă convoiuri de nave fluviale.

Același desen îl are și plicul poștal cod 0287/75.

Marca de 1,75 lei (3132), redă tot convoiuri de nave fluviale sub podul rutier de mare importanță turistică de la Giurgeni — Vadu Oii.

Marca de 2,75 lei (3133), redă un vas fluvial sub „Podul prieteniei româno-bulgare" de la Giurgiu — Russe.

Cele trei mărci de mai sus fac partea din seria „Poduri", din 1972.

Marca de 20 de bani (3293), din seria „Centenarul Uniunii Poștale Universale", 1974, redă o șalupă poștală pe Dunăre, în deltă.

Heraldica marină este reprezentată de două mărci din seria „Steme", 1976.

Marca de 55 de bani, redă stema județului Constanța, în care este încadrată o galeră antică și farul nou din Constanța.

Marca de 55 de bani, redă stema județului Brăila, în care este încadrată o corabie cu două catarge avînd pînzele ridicate.

Poșta română a mai emis și cîteva **mărci cu subiecte marine legate de alte țări.**

Astfel este marca de 40 de bani (3099), din seria „Aniversări II", din 1971. În stînga imaginii sînt redate corăbii cu pînze pe o parte de glob pămîntesc, iar în dreapta, portretul navigatorului portughez Fernando de Magellan (1480—1521).

Marca de 1,75 lei (1901), din 1959, redă imaginea primului spărgător de gheață atomic din lume „V. I. Lenin".

Reproduceri de artă, picturi cu subiect marin, afară de cele clasice ale pictorului Dimitrie Știubei, în majoritate numai cu nave, în număr de peste 30, majoritatea din ele le-am prezentat în paginile anterioare, mai apar și în alte serii.

Marca de 60 de bani (3074), din seria reproduceri de artă „Marina" 1971 redă tabloul „Marina" de pictorul român Max Wechsler Arnold (1897—1946).

Marca de 3 lei (3076), tot din seria arătată mai sus, redă tabloul „Corăbii în portul Brăila", al pictorului-grafician Jean Alexandru Steriadi (1880—1956). Corabia din acest tablou este redată şi în desenul ştampilei de mai sus.

Ambarcaţiunile sportive fac parte integrantă din tema marină. Le vom enumera în ordinea clasificării disciplinelor.

Caiac-canoe

Mărcile : de 1,55 lei (1671), 1,60 lei

Mărcile : 1,75 lei (2118) şi 3 lei (2154), reprezintă caiacuri.

(1948), 3,70 lei (1943), 10 bani (2147),

20 de bani (2148), 5 lei (2550), 1,35 lei 2799), 40 de bani (2848) şi de 2,75 lei (3139), reprezintă canoe.

Canotaj

Mărcile 4+1 leu (620), 55 de bani (1597), 1 leu (1598) şi 40 de bani (2149), reprezintă schifuri de 8+1 persoane.

Marca de 55 de bani (2150), reprezintă schif de 2 persoane.

Yachting

Marca de 2+2 lei (1205), din seria „Marina", 1948, reprezintă vele.

Marca de 1 leu (2151) „Star".

Marca de 1,55 lei (2153), regată FD.

Cele trei mărci de mai sus fac parte din seria „Sporturi nautice", 1962.

Bărci cu motor

Marca de 2,80 lei (1960), din seria „Sport", 1959.

Marca de 1,20 lei (2152), din seria „Sporturi nautice", 1962.

Navomodelism

Marca de 40 de bani (2192), din seria „Copii", 1962, redă un pionier cu un model de navă în mînă.

Marca de 55 de bani (2775), din seria „Pionierii", 1968, redă un grup de pionieri între care unul are în faţă un model de navă.

Un **eseu** — probă de desen pentru culoare — de 20 lei din 1928, redă un vas în faţa portului Constanţa.

Tot în tema marină se includ şi **mărcile poştale ale poştelor străine în România.**

Societatea D.D.S.G. („Erste K. K. Privat DONAU DAMPSFSCHIFFAHRT GESELLSCHAFT") îşi stabileşte agenţii în toate porturile dunărene, de la Viena pînă la Brăila, începînd din anul 1830, iar birourile poştale au primit mărci la 13 iunie 1866. Corespondenţa era primită (predată) în toate porturile româneşti de atunci, de la Turnu Severin pînă la Galaţi, transportul făcîndu-se cu vapoarele societăţii care ajungeau pînă la porturile Smirna — Constantinopl — Trepizonda (1835—1836)*, Odessa (1836), Salonic (1839), Beirut — Alexandria (1838) ş.a.

Societatea D.D.S.G. a emis mărci poştale proprii (cu valori în Kreuzer), în iunie 1866.

Poşta D.D.S.G. şi-a încetat activitatea în 1875.

Mărcile emise cu valori de 17 Kr., în 1866, şi de 10 şi 17 Kr., în 1867—1870, aveau cifra în oval, format orizontal. Tipar colorat pe hîrtie albă, aproape sticloasă (ca de ambalaj), subţire, moale. Gumaj gros, colorat. Fără filigran. Dantelat. Într-o parte şi în alta a cifrei (valorii), era cîte o ancoră. Chenarul oval dublu avea înscrisă denumirea societăţii.

* *Se înţelege anul înfiinţării biroului poştal.*

În anul 1864 a fost dată în folosinţă calea ferată Cernavodă — Kustendje (Constanţa de astăzi), construită de societatea engleză DANUBE BLACK SEA RAILWAY (D.B.S.R.), aceasta a emis în 1867 (?) o marcă poştală de 20 paras, taxă unică pentru transportul unei scrisori, cu trenurile societăţii pe distanţa Cernavodă — Kustendje sau retur.

Marca dantelată, tipar negru (litografie) pe hîrtie coolrată (albastră-verzuie), avea în desen, în primplan, în partea de jos, un vas cu zbaturi pe Dunăre, în planul doi un tren în portul Cernavodă, în planul trei dealuri şi, deasupra lor, o semilună cu raze puternice, iar deasupra ei o stea în cinci colţuri. Desenul este încadrat, pe partea stîngă, de literele „D.B.S.R.", deasupra inscripţia LOCAL-POST, pe partea dreaptă, KUSTENDJE — CZERNAWODA şi, în partea de jos, 20 PARAS. În cele patru colţuri ale chenarului, este inscripţionată valoarea în scriere arabă.

Această marcă interesantă este prima marcă din Europa cu tematică „transporturi pe apă" (marină) „vedere — cale ferată".

Vignete nedantelate, în valori de 10 şi 20 de bani, în desen o corabie cu trei catarge cu pînzele ridicate,

Mărci autorităţile lui Simon Ali Silvan Ali] pentru
în Gh. Bugeac între 1940-1946. (tărăţi, Adlan, Cernăţ)

au fost emise, probabil, de o agenţie particulară de barcagii din Mangalia, în anii (?) 1920—1928. Erau

întrebuinţate pentru transportul scrisorilor cu bărcile ce făceau curse zilnice de la Mangalia la Constanţa şi înapoi.

În nivel de 5B bărcile erau galbene & verzi

Despre **ştampilele prima zi speciale şi ocazionale** am mai vorbit înainte, acum vom menţiona unele mai interesante.

Prima expoziţie marinărească (de obiecte marinăreşti, nu de filatelie) organizată la Bucureşti, a avut realizată o ştampilă fără desen, doar cu textul expoziţiei şi purtînd data de 19 oct. 1936, h 12.

Pentru ziua marinei din 15 august 1939, din păcate, fără localitate, a fost realizată o ştampilă prima zi avînd ca desen o corabie cu trei catarge, cu pînzele ridicate.

La Expoziţia filatelică organizată de Cercul filatelic din Constanţa, în 1954, s-a folosit o ştampilă specială poştală în care apare silueta naveiţcoală „Mircea".

Expoziţia filatelică Constanţa, din 15 noiembrie 1963, a folosit o ştampilă cu o barcă cu pînze.

Cîte o ştampilă specială de „Ziua marinei", 1973 — Mangalia şi cu ocazia „Marşului de instrucţie al na-

vei-şcoală „Mircea" — Constanţa — New York, din 4 martie 1976 şi, res-

pectiv, New York — Constanţa din 30 august 1976, a fost realizată de Filiala A.F.R. Constanţa. Toate trei ştampilele au în mijlocul lor silueta navei „Mircea".

Cu ocazia deschiderii Expoziţiei interjudeţene de filatelie tematică „Marina '77", comitetul de organizare al expoziţiei a realizat o ştampilă ocazională, cu data de 24.04.1977, avînd ca desen o piesă de artilerie şi servanţi marinari, la fel cu piesa din cartea poştală cod 0038/77.

POŞTA MOTONAVEI TRANSILVANIA

La bordul navei „Transilvania" a funcţionat un post poştal care întrebuinţa o ştampilă dreptunghiulară : „POŞTA MOTONAVEI TRANSILVANIA".

Prezentarea de mai sus redă o bună parte din mărcile poştale şi piesele filatelice ce pot, din plin, să contribuie la întocmirea unui sugestiv exponat cu tema marina, oricînd binevenit la o competiţie filatelică.

BIBLIOGRAFIE

— „Catalogul mărcilor poştale româneşti" de Kiriac Dragomir şi Aurel Surpăţeanu — Editura ştiinţifică, 1974.

— Revista „Filatelia", organul Asociaţiei filateliştilor din Republica Socialistă România — Bucureşti.

— „A.B.C."-ul marinarului de Ionescu Gheorghe şi Manole Ilie — Editura tehnică, 1976.

— Documente din Muzeul marinei române din Constanţa.

Autor : Virgiliu Moroianu
Consultant : Tiberiu Petrilla
Tehnoredactor : Horia Grideanu
Editor : Filiala A.F.R. Constanţa

Tipografia „Dobrogea" Constanţa, comanda nr. 62/1977.